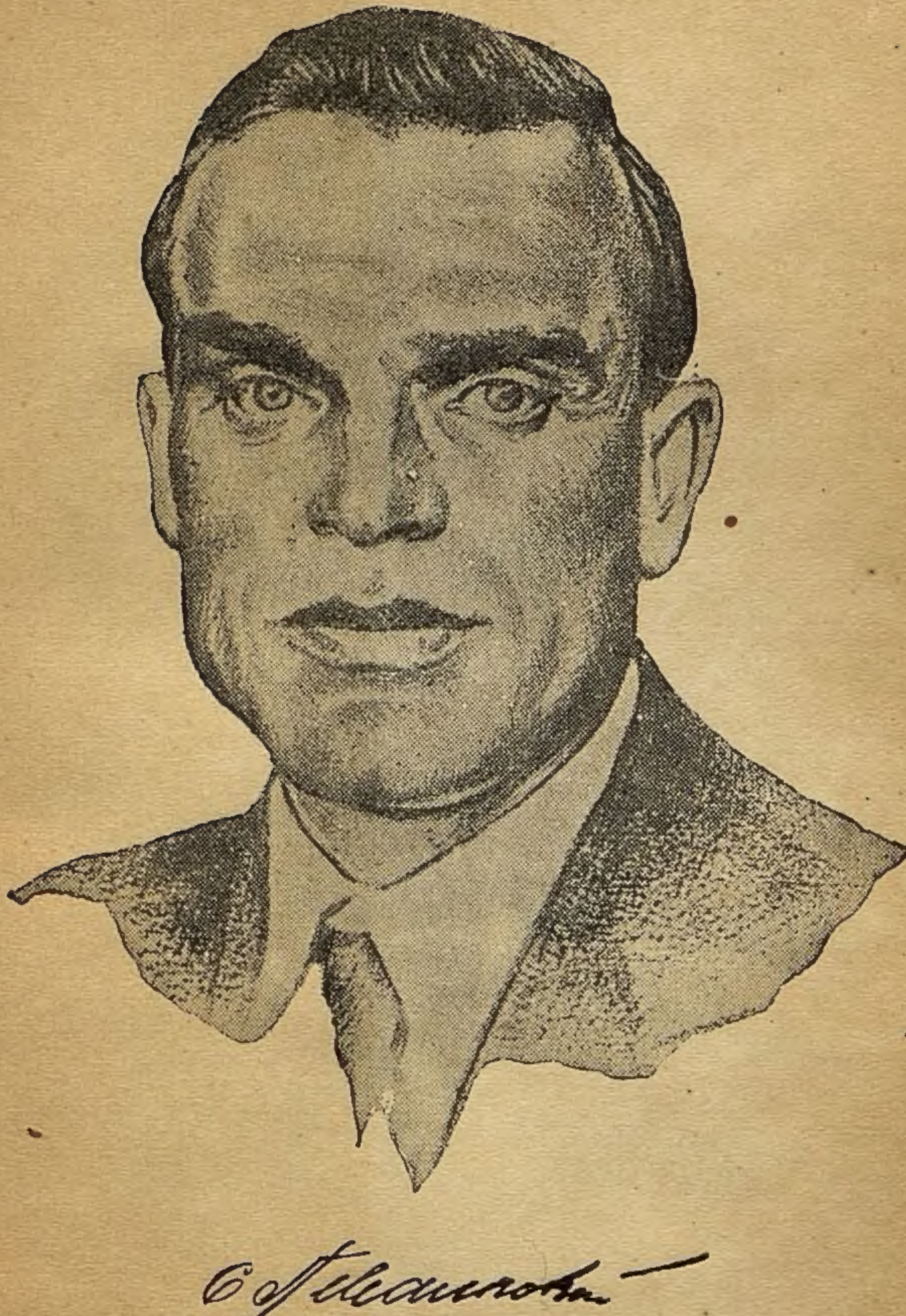
С. Леваневский

# Моя стихия

Азчериздат · 1935

3

ЋК



ПК
I 189

№ 12761

Инв.

Сигизмунд ЛЕВАНЕВСКИЙ

герой советского союза

БИБЛИОТЕКА
Полярной Комиссии
Ак. Наук

# Моя стихия

АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО — РОСТОВ н-Д. — 1935

инв. 417 пк.

Библиотека
Академии Наук
СССР

# Моя стихия

Меня давно тянуло на Север. В 1933 году я обратился в Главное управление Северного морского пути с просьбой отправить меня на Север. Я пришел к т. Малиновскому, генеральному секретарю Осоавиахима, настаивал, чтобы мне дали поработать так, как я хочу. Я сказал: «Пошлите меня на Север».

В это время я работал на Украине инспектором авиационной школы. Работал неплохо. Уда-

лось совершенно ликвидировать аварийность. Ни одной аварии не было. Подал заявление о вступлении в партию, но, к сожалению, за три дня до постановления о чистке. Рекомендаций у меня было много. Меня знают чекисты, многие руководящие работники. Мои фронтовые товарищи — все коммунисты. Я давно хотел вступить в партию, но мне мешала моя мнительность: еще скажут — примазывается, приспосабливается. Дело в том, что моя мать, брат, сестра живут за границей. Они уехали туда в начале 1919 года. А отец умер, когда мне было восемь лет. Он был дворником. Мы — три брата, мать и сестренка — жили в одной комнате, а другую сдавали. Еще сдавали полкомнаты, отделив ее от нашей тонкой перегородкой. У нас была швейная машина, и мать до темной ночи сидела за пошивкой белья. Эта машина сохранилась у меня до сих пор и находится в Полтаве.

Детство мое — это шум швейной машины, черный хлеб, картошка.

### *МОЯ МЕЧТА СБЫЛАСЬ.*

В 1916 году, окончив три класса уездного училища, я вынужден был бросить ученье. Денег не было. Семья — пять человек. Одна мать работает. Трудно ей было прокормить се-

мью. Пошел я на завод чернорабочим. Работал на заводе авиационного общества «Рессора». Я перетаскивал катушечные валики с нижнего этажа на чствертый. Наложишь их в большой ящик и тащишь с этажа на этаж. Скучная работа.

На этом заводе меня и захватила Октябрьская революция. Вместе с другими рабочими я вступил в Красную гвардию. Мне было пятнадцать лет, но по виду можно было дать восемнадцать, а то и все двадцать. Я был исключительно крепкий, рослый и широкоплечий. Конечно я плохо, еще очень плохо разбирался в политической грамоте. Больше сердцем, чем умом, понимал я и чувствовал, что большевики несут хорошее. Поэтому и был с ними.

Как и многие другие, наш завод закрылся примерно в начале 1918 или в конце 1917 года. Я вместе с другими рабочими поехал в Вятскую губернию, в хлебные места. В Петербурге было голодно. Заводской комитет выдал нам мандаты, разрешение на провоз определенного количества муки. Вместе со мной поехал и средний брат... Он в 1933 году разбился где-то возле Чебоксар. Он был польским летчиком и летел вместе с полковником Филипповичем на авиэтке из Варшавы в Красноярск... Брат побыл некоторое время в Вятской губернии и

уехал. Я поступил работать весовщиком на ссыпной пункт. С утра до вечера крестьяне кладут мешки на весы, а я орудую с гирями и взвешиваю.

Через некоторое время эти ссыпные пункты реорганизовались в продотряды. Я много раз выезжал с продовольственным отрядом реквизировать хлеб. Богатые крестьяне нашим продотрядам оказывали противодействие. Доходило до восстаний. Так проработал я примерно до 1919 года. Весной положение стало особенно тяжелым. Колчак быстро продвигался через Сибирь. Кулачье восставало. Красноармейские части отступали. И вот уже белые в 90 километрах от нашего села.

Тогда я решил, что мое место не здесь, а на фронте... До этого получал я письма из дому. Писал средний брат, чтобы я ехал домой. Семья голодает, мать пухнет с голоду. «Приезжай домой, — писал мне средний брат, — и мы все уедем в Польшу». В Гродненской губернии, недалеко от Беловежской пущи, жили наши родственники. Я написал, что не поеду: я здесь нужен. Через некоторое время приезжает брат с наказом от матери, чтобы я все бросил и поехал в Петербург. Брат на меня кричал: «Ты — мальчишка, ничего не понимаешь. Мать плоха. Ты обязан поехать. Здесь ты про-

падешь». Я мать свою очень любил, мне ее до слез было жалко, но всетаки ехать в Польшу отказался. Я категорически заявил брату, что никуда не поеду. Он обругал меня, уехал один.

После его от'езда я пошел к продкомиссару и попросил, чтобы меня отправили на фронт. Продкомиссар сказал: «Пожалуйста, тем более — положение серьезное...»

Я получил назначение — командиром роты. Рота состояла исключительно из дезертиров.

Мне было тогда семнадцать лет. Парень я был рослый. Энергия во мне била через край. Коммунистов, политработников не было совсем. Был только комиссар полка. По своему обмундированию рота была пестрая: одежонка разная, и все в лаптях. В бой нас не посылали, мы следовали позади фронта. Вначале у меня было опасение, как бы моя рота не разбежалась — лесов кругом много. Но уже после двух недель работы подобные опасения исчезли. В роте ко мне было исключительно хорошее отношение. Обоза мы не имели, кухни никакой. Винтовка, патроны и рваная одежонка. В селах нас кормили крестьяне. Селения кругом были богатые, но хлеба нам не хотели давать. Прятали. Бедняки-крестьяне нам указывали, куда хлеб спрятан. Откапывали хлеб, запасались на сутки-двое и двигались дальше.

Сжился я с этой ротой очень сильно.

Дошли мы до селения Петропавловск — на границе Вятской и Пермской губерний. Вызывает меня командир полка, поздравляет с хорошим моральным состоянием роты и назначает командиром батальона. Дают мне целый батальон, состоящий из дезертиров. А надо заметить, что военного образования у меня не было. Поэтому я хоть рад такой чести, но командовать батальоном отказался. Командир стал уговаривать, а потом приказал — и я повел батальон. А когда дошли до села Казанского на Каме, наш полк передали 30-й стрелковой дивизии. Расставаться с батальоном было очень тяжело. Расставались со слезами.

Я был послан в 30-й батальон. Приехал я на место стоянки батальона в Свердловск. Прихожу к командиру батальона, и здесь я резко почувствовал огромную дисциплину, подтянутость. Мне не понравилась эта обстановка. И командир батальона мне также не понравился. Сидит в кресле, на голове каска металлическая, задранный кверху нос, и тон такой неприятный. Он говорит мне басом: «Вы назначение получите у меня». Я сказал, что хочу на фронт, но ни в коем случае не намерен оставаться в запасном батальоне. Он мне заявил: «Где прикажу, там и останетесь». Тогда я воз-

мутился и сказал: «Вы можете приказывать, но где я хочу, там и буду». Я его накалил, и он стал особенно груб.

После этого я прихожу в штаб к командующему армией Меженинову. Меня принял комиссар штаба т. Рейтер. Он меня встретил приветливо. «Садитесь, — говорит он мне, — успокойтесь, расскажите, в чем дело». Я рассказал, в чем дело. Он сейчас же вызвал командира батальона, а мне сказал, чтобы я подождал в передней. Через некоторое время выходит из кабинета комбат и говорит мне злобно: «Ваша просьба будет удовлетворена». А я просил, чтобы меня отправили в распоряжение Блюхера.

Я много слышал о Блюхере и знал, что это исключительный командир и прекрасный человек. На следующий день дали путевку. Приезжаю в Тюмень и встречаюсь с Блюхером, который в это время был начальником 51-й дивизии. Вечером пришел к нему на квартиру. Смотрю, начальник дивизии проще в обращении, чем командир запасного батальона. Он так просто и хорошо поговорил со мной, что до сих пор помню. «Куда вы хотите?» — спросил он. Я сказал, что хочу на фронт. Блюхер заметил: «Это понятно. Я сам очень хочу на фронт, но, к сожалению, надо быть здесь».

Послали меня в третью бригаду. Приезжаю, встречаю своих ребят. И они рады и я рад. Просто счастливы, что встретились.

Калнин был командиром отряда особого назначения. Этот отряд находился в резерве. Калнин мне сказал: «Пока будешь у нас, чтобы не болтаться зря».

В это время Колчак прорвал наш фронт. Мы стояли на станции Галышманово. Связь с соседними частями была порвана, начался сильный бой. Трудно было установить, где наши части. Собрались мы в количестве двенадцати человек и решили поехать в село, которое находилось в пяти километрах от ст. Галышманово, проверить, есть ли там белые или нет. Дело было ночью. Сели на лошадей. Едем. Горланим песни во всю глотку. Справа лес и слева лес. И вдруг грянули по нас выстрелы. Один залп, другой залп. Слезаем с коней. Ложимся. Мимо пролетают лошади. Я ухватился за гриву своего коня, и мы помчались назад. Нагоняю своих товарищей, спрашиваю: «Ну, что там?» — «Белые», — отвечают мне. Когда ехали обратно, я уже не чувствовал правой ноги. Не знаю: или прострелили, или еще что. Приезжаем в Галышманово, смотрю, надо сапог снимать, а он не снимается — так ногу раздуло. Пришлось сапог разрезать.

Меня отправили километров за двадцать в село.

Началось отступление. Лежу в телеге с больной ногой и только отмахиваюсь от лошади, напирающей сзади. Отступили до реки Тобол. Меня как инвалида послали помощником начальника штаба второй бригады. Быть помощником начальника штаба мне не понравилось— все время сиди в канцелярии. Правда, нога болела, но я попросил направить меня в стрелковую часть. Меня назначили помощником командира Волынского полка. Это единственный полк, который остался нерасформированным после Керенского, так как этот замечательный полк выступил первым за советскую власть...

Начались сильные бои. Мы не отступали, но и наступать сил не было. Подвоза снаряжений и патронов не было. Нам на полк в сутки давали десять тысяч патронов, так что о наступлении говорить не приходилось.

Осень. Грязь. Дождь. По утрам заморозки. Народ измучен. Одеты все плохо. У Колчака были одеты немного лучше нашего — обмундирование английское и снаряды английские. Помню, меня назначили начальником боевого участка Волынского полка и еще придали один батальон из полка «Красные орлы». Кроме того, что меня считали старше моих лет, меня

еще принимали за бывшего офицера. Я же никакой военной подготовки не имел. У меня был революционный дух, но не было тактических знаний.

Пошли мы в наступление с фланга. Нашей задачей было выйти на опушку леса и обстрелять неприятеля. Командир предупредил — особенно не шикуйте, учитывайте, что снарядов у нас нет. Причем надо сказать, что у нас были трехдюймовки, а там шестидюймовки и снаряды все с английским клеймом.

Слышу стрельбу. Я пошел по цепи. Сколько убитых товарищей! Смотрю — один лежит, другой, третий носом уткнулся. Много убитых. Комиссар батальона вместе с нами сидел в яме, вырытой снарядами. Принесли вареное мясо. Комиссар батальона чудный был парень. С'ел он свою порцию, облизнулся, подкрутил усы и пошел по цепи к опушке леса. Вдруг неприятельская пуля — щелк! — и убила комиссара батальона. И сразу с их стороны началась яростная стрельба. Потом неожиданно все стихло. Прохожу по фронту, смотрю,—чорт возьми, полка-то нет. Оказалось, что полк у меня весь разбежался. Прихрамывая (у меня еще болела нога), пришел в штаб полка.

Я получил понижение: с помощника командира полка на командира батальона.

На утро началось наше победоносное наступление. С боями мы дошли до Омска. Под самым Омском меня не было — меня направили в санлетучку. Врач признал острую неврастению и контузию ноги. Сижу в санлетучке, поезд еле-еле тащится. Я заскучал — никак не могу сидеть на одном месте. Приехали в Тюмень. Взял я свой багаж (а весь мой багаж — одна небольшая палатка) и думаю: пойду-ка я опять к Блюхеру. Таким образом я опять встретился с Блюхером. Блюхер приглашает меня к себе на квартиру. Прихожу вечером к нему. Усаживает, угощает чаем. Рассказываю, что и как было. «Как же вы, — говорит, — ушли из летучки?» — «Да так, просто — взял палатку и пошел к вам. Хочу работать под вашим руководством». Блюхер указывает мне на мое состояние, на мою больную ногу и направляет меня в запасный батальон: «Там побудете, а потом дам назначение при первой же необходимости».

Пробыл я там с неделю и захворал сыпным тифом. Думали, что умру, но я выздоровел. Наш батальон влили в 54-ю дивизию и отправили на Западный фронт. А с Западного фронта меня перебросили на Кавказ — помощником командира ставропольского территориального полка. Через некоторое время после этой рабо-

ты меня послали в Дагестан — там вспыхнуло восстание. В Дагестане я пробыл до 1921 года. Здоровье мое сильно пошатнулось. Я там перенес возвратный тиф, но больше всего меня измучила тропическая малярия. Медицинская комиссия дала мне отпуск.

Куда ехать? Дома нет. Поехал в Петроград...

Малярию сразу отшибло — стоило только переменить климат. Я получил назначение в оперативное управление штаба Ленинградского военного округа. Когда я еще был на Восточном фронте, меня страшно тянуло в авиацию. Я несколько раз просил, чтобы меня послали в школу, но так как в командном составе ощущался большой недостаток, то конечно настаивать на учебе не приходилось. Но вот весной 1922 года мне удалось попасть в управление воздушного флота Петроградского военного округа — и то в качестве завхоза 4-го воздухоплавательного отряда. Занимаюсь хозяйством, но одновременно ухитряюсь подниматься на «колбасе». Однако меня это не удовлетворяет. Прошу об откомандировании меня в одну из школ воздушного флота. И в 1923 году меня направили в военную школу морских летчиков в Севастополь.

К началу занятий я опоздал. Мне предложили до следующего набора поработать началь-

ником хозяйственной части школы. Меня радует только то, что одновременно с работой мне дают возможность и учиться. Так началась моя учеба и одновременно хозяйственная работа.

Вскоре меня освободили от заведывания хозяйством, и я начал учиться как следует. В 1925 году окончил учебу. Весь курс прошел в плюсах.

Я получил назначение в 4-й отдельный авиационный отряд. Был я там младшим, а затем и старшим летчиком. Потом меня перевели инструктором в школу, в которой я учился сам. Работал инструктором хорошо, имел благодарности, на собраниях партийной ячейки меня ставили в пример. Действительно, работать приходилось, не считаясь с временем. Я многих научил летать. Потом я встречал своих учеников во Владивостоке, в Петропавловске и в Свердловске; среди них есть командир эскадрильи — Солодухинов. Ляпидевский — мой ученик.

Я обучал и молодых инструкторов хорошей технике полета...

По демобилизации из армии я был назначен сначала старшим инструктором, а потом начальником школы Осоавиахима в Николаеве. А еще через год Центральный совет Осо-

авиахима Украины предложил мне работать начальником всеукраинской школы в Полтаве.

Я согласился. А вообще-то тянуло меня на Север...

И вот в 1933 году я пришел к т. Малиновскому — генеральному секретарю Осоавиахима — и сказал:

— Дайте мне возможность хоть раз полетать, как я мечтаю.

Моя мечта сбылась: мне поручили перегнать двухмоторный морской самолет «Дорнье-Валь» из Севастополя в Хабаровск — для освоения Севера.

В первых числах июня я вылетел из Севастополя, стараясь придерживаться рек, по маршруту следующего порядка: Севастополь—Ейск, Ейск — Вольск, Вольск — Свердловск, Свердловск — Тобольск, Тобольск — Омск, Омск—Новосибирск, Новосибирск — Красноярск, Красноярск — Верхнеудинск, Верхнеудинск — Чита, Чита — Джалинда, Джалинда — Благовещенск, Благовещенск — Хабаровск.

Летим неделю, месяц. Мотор был старый. Его бы надо было сменить. Но если мотор менять, то самолет придет с большим запозданием.

В Вольске запортачил мотор. Я осмотрел его, но ничего не обнаружил. Полетели дальше. Прилетели в Тобольск. Нужно было забрать

горючее, но оказалось, что в Тобольске горючего нет.

Единственный выход — прямо лететь в Омск, а это значит — не по рекам, а по линии железной дороги. В случае, если погода прижмет, посадку сделать негде. Что делать? Запрашивать Москву? Но они не могут сказать — лететь или не лететь.

Чтобы никого не смущать, я под свою ответственность дал телеграмму, что ввиду отсутствия бензина в Тобольске меняю маршрут — иду на Омск, а потом на Новосибирск. И действительно, до Новосибирска долетел благополучно, потом дальше по речной системе до Ачинска. Мотор все время портачил. Там между прочим было 250 километров сухопутного участка, исключительно горного. Сесть невозможно — будет сплошная котлета. Вижу, счетчик оборотов упал, звуки мотора изменились. А горы все растут. Рука невольно тянется — дать сектор на газ. Забыл старое правило, что если проходишь опасный участок и возможна вынужденная посадка, не форсируй газ. Кое-как, перепрыгивая через горки и бугры, долетели до Красноярска. Даю полный газ мотору, чтобы подрулить. Вдруг хлынула вода из одного мотора, порвала шпильки и вырвала цилиндр. Конечно, если бы это произошло в воз-

духе, положение было бы значительно хуже. Мое правило оказалось таким образом верным. Советую и другим летчикам так поступать — никогда не форсировать газ.

Полетели дальше.

Когда летели над Ангарой, часто садились. Этот перелет здорово сказался на моторе — то кольцо вырвет, то прокладку, вплоть до того, что на Ангаре оторвался карбюратор и держался на «честном слове». Мы закрутили его проволокой и так долетели до Иркутска. Там он совсем оторвался, пришлось дня два потратить на ремонт, после чего снова полетели.

Я начал сокращать маршрут. Всякие непредвиденные остановки надо было прекратить. В Верхнеудинске вовсе не садился. Из Иркутска прямо в Читу, потом в Джалинду — Благовещенск — Хабаровск. В день прилета получаю телеграмму: немедленно выехать в Верхнеудинск и перегнать трехмоторный самолет «ЮГ-1». Летчики говорили, что это сумасшествие — лететь по сухопутному участку на морской машине. Я на этот «ЮГ» никогда не садился, но был в себе уверен. Действительно, через четыре дня машина была в Хабаровске в полной сохранности. Одну только вынужденную посадку пришлось сделать из-за атмосферных условий.

## *МАТТЕРН НАШЕЛСЯ.*

В это время примерно начинается маттерновское дело. Когда я летел на «ЮГ», Маттерн летел вокруг света. Когда я полетел на «ЮГ» вторично, Маттерн из Хабаровска уже улетел. Он, кажется, три раза возвращался в Хабаровск ввиду того, что был сильный туман. Потом оказалось, что Маттерн пропал. Во всех газетах об этом напечатали. В особенности в связи с исчезновением Маттерна изощрялась японская печать. Газетные прохвосты даже писали о том, что Маттерна, возможно, с'ели в Советском союзе, — иначе как же можно об'яснить его исчезновение? И вот в одно прекрасное утро стало известно, что Маттерн нашелся в районе Анадыря.

А когда Маттерн нашелся, иностранные газеты стали писать, что Маттерн хотел лететь через Якутск, а ему дали неправильный маршрут, зная заранее, что этот маршрут является непроходимым.

А через некоторое время получил телеграмму, в которой говорилось, что необходимо оказать помощь Маттерну. Предлагалось форсировать перелет. Я понял, конечно, что дело серьезное. Необходимо лететь, и чем скорее, тем лучше. Кроме того надо было доказать всем, что участок, которым летел Маттерн, не

непроходим. Нехорошо было только то, что наша машина стояла в это время на специальном оборудовании. На ней устанавливали радио, искусственный горизонт для слепых полетов, электроосвещение на случай тумана, чтобы на стрелке можно было видеть соответствующее отклонение. А в телеграмме, присланной мне, говорилось: «Форсируйте вылет». Поэтому пришлось прекратить оборудование самолета и срочно вылететь.

Мой экипаж состоял из четырех человек. Летнаб приехал из Ленинграда. Второго пилота я списал. Когда у нас бывали трудности, этот пилот страшно ныл. Да к тому же человек недавно женился и очень скучал по жене. Слюнявый, сидит на берегу, смотрит на море и зовет: «Мария, Мария!» Нервничает. Я его ссадил, сказал ему: «Ты больше не летай, старайся в другом месте приспособиться».

Тринадцатого числа мы вылетели в Хабаровск.

В Охотском море погода исключительно неустойчивая. Только вылетел из устья Амура — погода хорошая, ясная. Виден Сахалин. Солнце. Штиль. Так летели часа полтора. Пролетели Сахалин, навстречу — туман высотой до 600 метров. Обратно возвращаться нельзя, надо доказать иностранным писакам, что этот

участок вполне проходим. Туман становится гуще. Ветер так и старается окунуть самолет в море. Полет трудный, но все же летим. Летим час — два. Видимость очень плохая. Надо быть на-чеку. Справа выскакивает берег — крутой, почти отвесный. Мы не решаемся к нему приблизиться — можно в него врезаться. Опять выходим на море. Чем дальше летим, тем туман становится плотнее. Видимость еще хуже, но все же летим. Туман совершенно облачный, ничего не видно. Вечером туман становится еще гуще, а при входе в Ногаево совсем ничего не видно. Я делаю крутой поворот градусов на 180 с целью как-нибудь сесть около Охотска. Но там садиться нельзя — мешает пароход. Выскакиваем опять в море. Берега не видно. Но вот видим реку, на которую можно сесть. Самолет — чирик-чирик, видно, винты поломались, — и сел. Мы посмотрели, но оказалось, что только кончики задело. Через полчаса машина очутилась на совершенно сухом месте. Оказывается, мы сели на берег— садились в момент прилива. Здесь были промыслы.

Переночевали. Заведующий промыслами накормил нас. На следующее утро полетели дальше. Вылетели и врезались в туман. Пришлось вернуться обратно.

Ночью справляюсь о бензине и выясняю, что в бухте Корфа бензина нет. Положение скверное — нет бензина на перелет от Ногаева до Анадыря.

Потеряв один день, решил лететь, чтобы сократить расстояние, сухопутным участком, через тундру. Этот путь является самым кратчайшим участком до Анадыря, и кроме того там предполагали открыть линию, надо было использовать случай ее разведать.

Другого выхода у меня не было, и я решил лететь сухопутным участком.

Нужно сказать, что этот участок был нами пройден впервые. И только в этом году группа летчиков из Хабаровска этим путем летела вторично. Это — Доронин, Галышев и Водопьянов.

Прилетаем в Анадырь. Здесь встречает нас Маттеон, страшно обрадованный. Местное население жалуется, говорит, что Маттерн ничего не ест, как бы не помер. Спрашивают нас, не привезли ли мы чего-нибудь из продовольствия — он только шоколад ест. У меня был с собой аварийный паек, вынул я плиток 10—15 шоколада и отдал Маттерну. С ним мы об'ясняпись через переводчика. Он нас благодарит и все интересуется, когда же мы летим. Ночью заправили самолет и начали стартовать. Этот

момент совпал с полным штилем на море. Отрываемся, но штиль мешает. Ничего не поделаешь, приходится снять часть продуктов. Снимаем продукты, но самолет опять не может оторваться. Тогда приходится отлить некоторое количество бензина — самолет опять не летит. Сгружаем почти полностью все продукты, оставляя очень небольшое количество — на день-два, отливаем еще часть бензина.

Только после этого с силой отрываю самолет, и летим. Маттерн сидит на заднем отсеке, вылезает оттуда, машет руками, видимо, доволен. Через полтора часа полета начинается туман. Соображаю, что итти под туманом опасно, тем более, что дело идет к вечеру — значит туман может быть и на берегу. Я берега не знаю, а в отдельных местах он очень скалистый.

Решаю итти над туманом.

Определились, держим курс на Ном.

Темнеет. По расчету под нами должен быть берег, но уже настолько темно, что различить трудно. Туман. Впереди настолько плохо видно, что в отдельных местах попадаем в облака. Это своего рода ловушка. Приборов не видно. В буквальном смысле слова приходится притыкнуться к компасу, чтобы разобрать курс и не уйти в сторону.

Экипаж я тогда сменил. В частности сменил второго пилота, потому что он проявил себя как большой лодырь. Кроме того человек очень невыдержанный. Я, когда мы были еще в Ногаеве, взял с собой две бутылки спирта на тот случай, что может быть кто-нибудь простудится, придется лезть в воду и т. д. И вот, когда мы приехали в Анадырь, устроили «банкет». Я решил одну бутылку спирта ликвидировать. В этом «банкете» принимали участие Маттерн и ребята из пограничного пункта. Нажарили рыбы, выпили. Потом Маттерн ушел к себе, я тоже, все разошлись. Через 2 часа просыпаюсь, прохожу через комнату, смотрю — что-то шумно. Оказывается, вторая бутылка спирта тоже распита. Маттерн, в дымину пьяный, философствует о чем-то со вторым пилотом. И хотя друг друга не понимают, но разговаривают громко. Одним словом — человек любит выпить, а летать в Америку с таким человеком, который не умеет себя держать, нельзя.

Я его списал, а в качестве второго пилота взял Чернявского.

Полетели дальше. Туман. Ничего не видно. Думаю, как бы долететь до острова Лаврентия. У меня были такие соображения: если с южного берега дует ветер, то северный берег должен быть открыт, и наоборот — если с север-

ного, то южный берег будет открыт. Лечу на остров Лаврентия.

Чувствую — кто-то стоит сзади меня. Оборачиваюсь: Маттерн разглядывает мои приборы и, видать, напуган тем, что приборов для освещения нет. В панике он бежит в кормовое отделение, показывает бортмеханику на мои приборы, закрывает глаза — вслепую, мол, — как же мы будем садиться? Механик над ним подшучивает, об'ясняет пальцами и печальной миной — дело плохо, придется загибаться. Маттерн привязывается ремнем и предлагает бортмеханику то же самое сделать. Механик об'ясняет, что ему как ответственному человеку неудобно привязываться.

Летим. Нашел я одну полоску, но водички не видно. Сел — и все прекрасно. Зарулили к берегу. Остров совершенно пустынный. Населения не видно. Якоря зарыли в землю, развели костер. Это было ночью. Сварили обед. Маттерн вообще здоровый парень, но не ест. Я ему дал шоколаду. Он с'ел. Потом вижу — человек грустит. Отдал ему свой спальный мешок, сказал—ложись и спи. Он лег. Мы тоже легли... А у меня мысль сверлит — сколько бензина осталось? По времени мы летим много, а бензина осталось мало. Долетим ли? С рассветом бегу к бензиновому баку и убеждаюсь,

что бензина осталось ровным счетом на 1 час 10 минут полета. Начинаем проверять расстояние, которое нам надо пролететь, — выходит, полет на 1 час 15 минут. На 5 минут полета нехватает бензина. Это при условии, если не будет встречного ветра и если пойдем строго по прямой.

Надо лететь — другого выхода нет. Завели мотор, все погрузили, пригласили Маттерна сесть и полетели.

Туман. Летим, скучаем. Проходит час. Берега не видно. Я вынул часы, они у меня болтались на ремешке. Высчитываю минуты. Проходит 1 час 5 минут — берега не видно. Проходит 1 час 7 минут, 1 час 8 минут, смотрю — вроде какая-то полоска проскользнула и опять туман. Проходит 1 час 9 минут, и выскакивает берег. Делаю крутой поворот вправо. Туман проходит, и открывается город Ном в 3-4 километрах от нас. В это время мотор фыркнул, остановился, и мы садимся. Посадка была удачная. Высадили Маттерна на берег.

Маттерн упал на землю и начал хлопать руками по земле, восклицая:

— Америка! Америка!..

Обрадовался человек. Я это прекрасно понимаю. И со мной так бывало... Когда летишь, летишь и попадешь на советский берег, то тоже

хочется хлопать руками, что-то кричать и чорт его знает что делать.

На родине снег какой-то особенный, и воздух другой, и звезды по-иному светят...

Встали мы на якорь. Сразу мчится к нам один катер, другой. Но подошел правительственный катер и отогнал все остальные катера. Вид у нас был страшный: масляный китель, масляные брюки; все — в желтых ботинках, которые мы купили в Ногаеве. Там, кроме ботинок, ничего не было. Вылезли на берег, и сразу же раздался треск многочисленных фотоаппаратов.

И засняли нас в таком ужасном виде, а у меня очки вовсе получились навыворот.

Сразу же на автомобилях доставили в гостиницу. Я получил поздравительную телеграмму от нашего представителя Наркоминдела т. Сквирского. Денег американских у нас не было. Конечно можно было дать телеграмму, чтобы нам выслали валюты, но, откровенно говоря, не хотелось просить валюты. Раз не прислали — значит не надо.

Прием нам американцы оказали радушный. Дело доходило до того, что каждый магазинщик зовет к себе в магазин и предлагает все, что нужно, взять бесплатно. Мы отказывались. Тогда лавочники предложили платить совет-

скими деньгами. Но я отдал категорическое распоряжение экипажу, чтобы советские деньги не расходовались.

На руки денег я выдал очень ограниченное количество и вовсе не для Америки.

Заявляю, что завтра улетаю. Меня отговаривают. Подождите, мол, погода плохая и т. д. Но я решил лететь во что бы то ни стало. Кроме того бортмеханик парень хороший, но любит крепко выпить. Все время приходится за ним поглядывать, чтобы не осрамиться.

Муниципалитет города устроил в честь нашего приезда банкет. Сидят все важные, в накрахмаленных воротничках. Я тоже китель почистил. Преподнесли нам торжественный адрес, в котором выражают благодарность Советскому союзу за оказание помощи. Документ этот я оставил в Главсевморпути с просьбой переслать его в Наркоминдел. Говорят речи, пьют за наше здоровье. Я тоже выступил с ответной речью.

В чужой стране все время надо ухо держать востро. Не так вилку возьмешь, не так повернешься — они осмеют тебя, а это значит — и нашу страну. Вижу, бортмеханик наш тянет рюмку за рюмкой и разглагольствует во-всю. Я в него впился глазами, а он не обращает внимания, отворачивается. Но тут ребята на-

ши, которые сидели возле, придвинулись поближе к нему и этак легонько стиснули, так что рука бортмеханика до рюмки уже не дотягивалась.

## *ЛЕТИМ ДОМОЙ.*

В Номе нас встретили хорошо. Цветы дарили, апельсины. Цветы конечно искусственные, потому что там цветы не растут. Апельсины и бананы были кстати. Мы их с удовольствием ели.

Все стремились нам что-нибудь подарить.

Вот приходит один рабочий, плохонько одет, видно сразу, что это рабочий, и говорит: «Я не могу ничего вам подарить, я принес вам пачку спичек».

Мы его поблагодарили и угостили русской папиросой. Он был очень доволен.

На следующее утро в назначенное время, часов в девять, собираемся и готовимся к полету. Нас провожает масса людей. В это время летит одна машина, за ней летит вторая. И вот летит Маттерн в своей машине и становится рядом с нашей. Американцы с бережка машут платочками и руками. Я тоже помахал, потом дал газу и взлетел. Нас провожал Маттерн. Затем он помахал рукой и полетел в одну сторону, а мы в другую.

Влетели мы в туман, и дальше все время был туман. Вижу скалистый берег. Лететь не решаюсь. Круто поворачиваю обратно. Заметил плоский берег и большое озеро. Делаю разворот, сажусь. Озеро оказалось мелкое. Мы сели на мель. Начался туман — густой, неприятный. О полете в этот день думать не приходилось. Решили переночевать в самолете, потому что выходить на берег нельзя — вода кругом. Продуктов у нас небольшое количество. Сколько придется сидеть — неизвестно. От нечего делать вынули мы патефон, который подарили нам американцы, завели пластинку нашего производства «Интернационал», и нам показалось, что мы уже не в Америке. Поиграли, легли спать. Утро вечера мудренее.

На утро туман несколько рассеялся. Озеро оказалось в 3-4 километра шириной. Сидим мы не на середине озера, а ближе к берегу.

До берега — полкилометра. Начинаем мерить озеро. Вода ниже чем по колено. Причем все озеро такой глубины. Мы потом поняли, что очевидно это озеро образуется только летом. Вода благодаря таянию горных снегов стекает в ложбину и образует озеро. Прекратится таяние снега, значит и воды не будет. Потом, правда, у самого берега, нашли глубокое место. Когда начали его обследовать, обнаружи-

ли, что оно было вырыто искусственно, очевидно здесь работала золотопромышленная драга. Длиной это место метров в пятьдесят. Озеро названия не имеет. Мы его назвали как-то, не помню точно, но погано назвали.

Таким образом при обследовании мы обнаружили, что это глубокое место метров в пятьдесят длиной и шириной метров в десять находится непосредственно у берега. Наша задача как раз и состояла в том, чтобы подойти к берегу. Наш расчет был таков: выйти на эту глубокую полоску и там взлететь при наличии ветра, особенно, если он будет дуть вдоль берега. Утопающий, как говорится, хватается за соломинку. Мы думали, что эти пятьдесят метров нас спасут при наличии сильного свежего ветра.

В это время было уже довольно холодно. Мы все — в меховых одеждах. Разгрузили машину до максимального предела, чтобы легче было пойти. Завели моторы. Ползем. Грунт довольно мягкий. Подползаем на глубокое место, чуть не доходим до берега. Но благодаря ветру машина опять начинает дрейфовать и опять садимся на мель.

Кричу: «Давайте все сюда, чтобы взять конец». Чернявский раздевается, а вода холодная, как лед. В это время механик говорит о том, что в лодке водица. Я даю распоряжение заво-

дить мотор. Пока он возится с мотором, я бросаю взгляд под боковой сек и вижу, что воды уже много и она подступает под бензиновые баки. Очевидно лодку толкнуло на острый камень, лодка была ветхая и получилась пробоина. Тащим на берег и видим, как вода прибывает все больше и больше. Тащить тяжело, но тащить надо, иначе можно потерять самолет.

Притащили. Начинаем искать пробоину, чтобы как-нибудь ее заделать. Механик лезет в воду. Воды так много, что не достать дна лодки. Стали откачивать воду гидропультом и ведрами. Сколько мы ни откачивали, воды остается столько же. Ведер пятьсот откачали, а воды все столько же. Шубы сняли. Жарко. Все качаем и не успеваем откачивать. Мы уже решили, что самолет затонет... Во что бы то ни стало надо вытащить на берег. Тащим, но мало успеха. Начинаем опять откачивать воду. Механик пытается как-нибудь лодку заделать. Воды все же стало меньше. Откачиваем воду, самолет мало-помалу облегчается. Опять стараемся вытащить его на берег.

Вокруг самолета мы положили лес — вроде стропил. Рычагом приподнимаем и постепенно подтаскиваем самолет на берег. Только на третий день мы приступили к этому. Первые дни мы угробили на откачку воды. Подтащили са-

молет немного к берегу. Много еще надо тащить — берег крутой. Тащить тяжело. На каждого из нас приходится тонна с лишним.

На следующий день решили сделать коловорот. Врываем столб, на него наматываем веревку, берем за хвост самолет, привязываем и тянем, чтобы подтащить его на берег. Но так как один коловорот не удержит — гнется, мы поставили еще столбы и подтянули веревки. Это дало самолету возможность держаться. Яму рыть нужно было поглубже, но лопат не было. Мы рыли руками и веслами. Глубокую яму выкопали, чтобы коловорот сидел поглубже. Тащим. Только самолет начнет двигаться — лопается канат. Так ничего и не вышло. Опять водворим веревку под хвост, нажимаем и тащим на берег.

В общем с неимоверными усилиями подтащили самолет настолько, что уровень воды в озере по отношению к лодке стал ниже. Нащупали пробоину. Большая пробоина. Чем забивать? Ветоши нет. Я снял с себя белье, кто-то другой тоже. Затыкаем отверстие. Нашли доски на берегу. Отрезали такой формы доску, которая бы вошла и закрыла отверстие. Бельем заткнули, дощечкой покрыли. Следим, — что будет вода показываться или нет? Вода опять просачивается. Не держит белье.

У нас были капковые жилеты. Я предложил распороть жилеты и вынуть оттуда непромокаемую вату. Для большей надежности смешали вату с маслом и этим месивом заткнули дыру. В общем — ничего. Вода не появляется. Теперь дело только за погодой. Мы ждали сильного ветра. Нам нужен был ураган, который оттолкнул бы нас от берега метров на пятьдесят, чтобы могли мы взлететь. В первый день мы надеялись, что будет прилив и вода повысится. Но вскоре убедились, что с морем сообщения никакого нет и на прилив надеяться не приходится. Мы забивали ежедневно колышки на границе воды и через несколько часов всматривались — прибыла ли вода или нет. Вода не прибывала, а убывала. Снег в горах не тает, а воды в озере становится все меньше. Значит нам придется долго здесь проторчать.

Еще нас беспокоило то, что нас могут начать разыскивать.

Думаем, вот будет номер, если американцы поедут нас разыскивать. Нам не хотелось, чтобы американцы нас разыскивали.

С продуктами дело было скверно. У нас была мелкокалиберная винтовка, наган и мы охотились на уток. Подстрелишь утку, на вертеле погреешь над огнем и ешь. Утка совершенно сырая. Противно, но мы успокаивали себя тем,

что зато много витаминов и мы не заболеем цынгой.

Там было много оленей. Ходят они целыми табунами. Накануне нашего вылета приходит олень-одиночка. Стоит на противоположном берегу против самолета и скучает. Стоит час — другой. Ребята ходят около меня и поговаривают, что хорошо бы переменить питание. Но я твердо держусь той точки, что никаких американских продуктов нам не надо. А народ мой все поговаривает об олене. Стало мне жалко экипаж, и я разрешил убить оленя. Черняв-ский и Левченко из наганов убили оленя. Счастливые приезжают на клипперботе со своей добычей. Сварили суп и начали обедать. Суп был несоленый, но нам он казался чудесным.

Меня все время мучила одна мысль — когда же наконец будет такой ветер, чтобы мы могли взлететь. И вот, после того как мы поужинали, я слышу ночью—гудит сильный ветер. Я спал тогда в самолете. Вскакиваю часа в два ночи. Ночь довольно светлая. Бужу экипаж: «Вставайте!» Даю распоряжение максимально разгрузить самолет, освободив его от всех вещей и инструментов.

Об'ясняю, как мы будем взлетать. Они будут держать самолет, я в это время даю полный газ, а они держат самолет до тех пор, по-

ка я не махну рукой. Они остаются на берегу, а я в случае удобного взлета буду искать подходящее по глубине озеро. Товарищи будут следить за направлением самолета и пойдут со всеми вещами и багажом в то место, где я спущусь. Перед этим прощаюсь со всеми, потому что не знаю — сойдет ли все благополучно. Здесь ставка ва-банк: или взлечу, или же не успею вырвать машину на редан, зацеплю за грунт, и машина потеряет скорость. А может быть взлечу, но не успею набрать достаточной скорости — значит врежусь в гору.

Взлетаю я с механиком. Попрощались с товарищами. Махнул рукой. Машина дрогнула. Вижу — впереди растет гора, и уже кончается озеро. Рванул еще — и машина ласточкой взлетела кверху. Правда, за ушами стало мокро. Один раз со мной в жизни это случилось. Момент был опасный. Делаю крутой разворот, набираю высоту. Вижу — опять озеро. Захожу на посадку. Снова вижу предательское мелкое место. Снова набираю высоту. Озер под нами много, и все они мелкие. В море волна. Садится не решаюсь. Поэтому решил сесть против места нашей стоянки, где остановился экипаж, но только в море. Спускаюсь ниже, вижу — опять волна. Стараюсь угодить на гребешок волны, потому что иначе самолет может

разбиться. В лучшем случае он придет в негодность. Чувствую один сильный удар, второй удар, а дальше все прекрасно — машина сидит. Мы стоим на якорях. Кричу на берег: «Скорей перетаскивайте вещи!» Спрашиваю у механика, есть ли в лодке вода. Оказывается, немножко показалась. Если вода будет набираться, то может наступить такой момент, когда выбьет закладку и мы снова окажемся в таком положении, как в той лагуне. Но там мы имели хоть возможность подойти к берегу, а здесь нам угрожает опасность, что самолет разобьет волной.

Очень тяжело давать команду с самолета на клиппербот. Шум волн заглушает голос. Но товарищи поняли, что нужно перебрасывать вещи. Волны очень сильные. Тем не менее удается погрузить часть вещей. Садятся Моторин и Левченко, а Чернявский остается на берегу с остатками вещей. Я смотрю за моторами, чтобы они не остановились, а механик откачивает воду. Вода прибывает не сильно, и мы успеваем откачивать. Клиппербот подходит к самолету, и здесь наступает очень тяжелый момент погрузки. Волна то приподнимет самолет кверху, то опустит низко, то в такое же положение попадает клиппербот. Форменная пляска! С большим трудом перебросили вещи из

клипербота на самолет. Работали мы до такой степени, что если бы кто-нибудь из нас упал, то рассчитывать на его дальнейшую работу было бы напрасно. Кое-как погрузили вещи. Дал газ.

Выбрали направление соответственно ветру, чтобы меньше было ударов.

Летим.

Машина пошла тяжело.

Через два часа мы были на советском берегу в селении Уэллен.

Вытащили самолет и так залепили пробитое место, что его уже никогда в жизни не пробить.

Последующий полет наш был на мыс Северный. На острове Врангеля была зимовка. Начальник зимовки — Минеев. Мы решили лететь туда. Был туман, и он закрывал место, где находилась зимовка. Там была большая лагуна, и мы сели. Думали, что туман рассеется. Через несколько часов летим дальше. Смотрю, яранги стоят. Сели. Разговорились. Спрашиваем:

— Как живете?

— Живем. Все здоровы. Умерла одна женщина, а так все благополучно.

— Ну, а как Минеев? Жив?

— Жив. Немного поболел, но сейчас ничего.

Они нам были страшно рады. Надо сказать, что они были совершенно оторваны от жизни. У них даже не было радиосвязи.

Потом летали в Берингово море, на мыс Северный и в Ванкарем. Ходили на разведки льдов и собирали материал для ученых. Постоянная наша база была на мысе Северном. Самолет мой — «СССР-Н8», мотор — «М-17». Этот мотор уже отработал свой срок. Настало время возвращаться обратно.

Начались сильные заморозки.

Возвращались по побережью. Одно было плохо, что горючее по пути полета не было заброшено, особенно на участке до Лены. На расстоянии до двух тысяч километров — никакого горючего. Во время полета были сильные ветры. Местами туман стоял столбом.

Вылетел я числа 26 августа с мыса Северного, а 27-го был уже в устье Лены. Этот участок — очень большой, горючего мало, и летел я, чтобы сократить расстояние, через тундру. Шел не морем, а прямо по тундре. По теоретическим рассуждениям, там должны попадаться озера, но населения там никакого нет. Ни души. Летишь и видишь только туман приподнятый и много оленей. Бежит целое стадо впереди. Интересно, что бегут они по курсу самолета. Их видишь прямо перед собой. В общем

места такие, что в случае вынужденной посадки оттуда не выберешься. Кругом болота. Населенных мест нет совершенно. Этот участок мне пришлось лететь довольно долго — одиннадцать часов. Все время ветер. Перелет был довольно тяжелый. Кроме того при перелете этого участка, начиная от Уэллена, второго пилота у меня не было — Черняевский остался зимовать. Я сильно устал. Чувствую, что все тело сводит судорогами. Погода плохая. Когда прилетел, опустился на козырек и двигаться уже не мог совершенно.

Оказалось, что бензину опять нет. Пароходы еще не пришли. В ожидании бензина я просидел до 10 сентября. Восьмого числа пришли пароходы «Володарский», «Сталин» и несколько позже «Пятилетка». Заправили самолеты. Вечером девятого наступила хорошая погода, и мы увидели первое северное сияние. Это очень красивое зрелище.

Лавров — начальник экспедиции — просил меня взять на самолет журналиста Макса Зингера и заместителя председателя Комитета Севера т. Скачко. Приготовились к полету. Десятого числа просыпаемся — валит снег. Ожидать погоды — значит можно замерзнуть. Самолет пропадает совсем. Что делать? Решили, несмотря на пургу, лететь. Заправили самолет и

двинулись в путь. Через час прошли остров Столб. Так долетели до Иркутска. Машина была в порядке, экипаж — в полном здравии.

В Иркутске я зашел в редакцию узнать новости. Редактор спрашивает: «Ваша фамилия Леваневский?» Я говорю: «Да». Он мне говорит: «Только что нами получена телеграмма, что летчик Леваневский разбился». Я понял, что это мой брат. Он летел с Филипповичем из Варшавы на авиэтке и в районе Чебоксар попал в облачность. Мне было очень жаль брата. Мы в детстве дружили. В 1917 году вместе принимали участие в Октябрьской революции. Я мечтал с ним встретиться. Мне кажется, если бы я с ним встретился, он остался бы у нас.

## *НА СЕВЕР, ЗА ЧЕЛЮСКИНЦАМИ!*

Потом я получил отпуск и поехал в Москву. Центральный совет Осоавиахима начал просить меня совершить агитполет в Донбасс. Пришлось согласиться. Полетел вместе с журналистом Зингером. Мы летели и делали доклады о Севере. Потом я почувствовал себя таким усталым, что в один прекрасный момент взял и полетел домой. Самолет оставил в Полтаве, а Зингер уехал поездом. Это было в ноябре месяце. Общее протяжение этого агит-

полета — примерно 37 тысяч с лишним километров.

Живу в Полтаве. Отдыхаю. Читаю газеты, слушаю радио. Скучаю. Без дела мне всегда бывает скучно. 13 февраля я узнал по радио, что «Челюскин» раздавлен льдами. Телеграфирую в Москву, что готов лететь на помощь челюскинцам. Жена, узнав об этом, плачет, и ребята (у меня девочка и мальчик) тоже подняли рев. Но ничего, я их успокоил. А на следующий день получаю телеграмму-молнию — «Немедленно выезжайте в Москву». Через два часа — вторую телеграмму: «Немедленно выезжайте в Москву». Одна телеграмма была от Главного управления Северного морского пути, другая — от Ушакова. Приезжаю в Москву, а мне говорят, что завтра надо выехать за границу по такому и такому-то делу. Меня это поразило. Я полагал лететь на самолете «Р-5» из Москвы прямо на Север. Но правительство решило: Ушакова, Слепнева и меня послать в Америку, чтобы со стороны Аляски скорее попасть на Север.

Мы вылетели в Берлин, а оттуда в Лондон.

От Берлина у меня осталось впечатление, что там все время маршируют.

В Нью-Йорке мы пробыли 10 дней. Потом было получено распоряжение нашего прави-

тельства добраться до Ванкарема. Моя задача была: доставить Ушакова в Ванкарем. Я начал готовить соответствующие карты и вообще подготовляться к полету. Мы полетели в Фербенкс. Здесь мы приняли два самолета пассажирского типа, рассчитанные на 9 человек пассажиров. Максимальная их скорость — 265 километров, а крейсерская — 200-210 километров в час. Опробовали машины и приготовились к полету.

25 марта была плохая погода, нельзя было лететь.

26 марта я вылетел из Фербенкса, имея на борту Ушакова.

Перед тем, как принять машины, мы перекрасили американские надписи на наши. Написали «СССР», и кроме того Слепнев предложил, чтобы не спутать машины, на одной написать — М. С. (Маврикий Слепнев), а на другой — С. Л. (Сигизмунд Леваневский). Машины были окрашены в коасный цвет, а надписи были сделаны черными буквами. Механиком у меня был американец — Кляйд Армстидт. Очень симпатичный и толковый парень. Нас провожало много народу. Завел мотор. Проверяю — работает хорошо.

Сквозь толпу протискиваются рабочие, жмут крепко руки.

— Гуд-бай! Гуд-бай!

Даю полный газ. Машина бежит и взвивается в воздух. Бегут под самолетом крыши домов Фербенкса. Пара прощальных покачиваний крыльями — и Фербенкс остается позади. Набираю высоту, и вот уже под нами проносятся горы. Впереди тундра с рекой Юкон. Самолет как бы застывает в воздухе. Стремительный его полет затихает. Скорость — сто двадцать пять миль, высота — четыре тысячи футов. Через два с лишним часа показывается гряда гор, закрытая облаками.

На берегу реки Юкон — индейское селение Нулато. Сажусь. Справляюсь на радиостанции о данных последней сводки погоды в Номе. Ответ: погода плохая; перевал закрыт облаками; по другую сторону горного хребта — низкая облачность, местами туман, снегопад.

Откладываем полет на 28-е и опять ждем сводки до 11 часов дня. Сводки нет. Все еще не работает радиостанция. Вглядываемся в небо — небольшая облачность. Видимость хорошая. Перевал открыт. Форма облаков говорит как будто за благоприятную погоду в пути. Решили лететь. Заводим моторы, взлетаем. Кружимся — набираем высоту. Стрелка высоты доходит до четырех тысяч пятисот футов. Курс — вест. Даешь Ном! Опять под самоле-

том бегут горы, а через час открывается море, покрытое льдом, кое-где виднеются разводья.

На расстоянии пятидесяти миль от Нома начала прижимать облачность. Видимость стала плохая. Падает слабый снег. Высота полета — пятьдесят — шестьдесят метров. Быстро бежит берег. Снег слепит глаза, ничего не видно. Ориентируюсь по черным пятнам — телеграфным столбам. Скоро должен быть Ном. А вот и он! Около берега на льду — посадочное поле. На берегу встречает население города. Узнаю прошлогодних знакомых. Меня пригласили в авиационный клуб. Провели членом своего клуба и дали какой-то значок.

На следующий день решили лететь дальше. Производим закупку продовольствия, теплого обмундирования, авиомасла и прочего снаряжения. К 10 часам ждем сводку погоды по пути нашего перелета включительно до мыса Ванкарем. Наконец приносят сводку. Она говорит о хорошей погоде. До Уэллена ясно, в Ванкареме 500 метров высота. Запускаем мотор, опять «гуд-бай», полный газ — и в воздух! Курс на Уэллен. Ярко сияет солнце. Исключительно хорошая видимость. Через несколько минут полета показываются острова Диомида (граница СССР и США), а за ними сразу мыс Дежнев. Пролетаю самое край-

нее селение северо-восточной границы Советского союза, районный центр Чукотки — Уэллен. Спускаюсь до 150 метров. Сигналов на аэродроме никаких не выложено. Продолжаю полет дальше, через 15 минут полета начинается облачность. Набираю высоту до 1500 метров. Иду строго по курсу. Под самолетом плывут облака. Чем дальше, тем облака все больше подпирают самолет. Подхожу вплотную к большой облачной стене. Облака на облаках. Громадина из облаков. И еще и еще облака, примерно до 1500 метров. Чтобы перепрыгнуть их, нужно набрать высоту 3000 метров. Влезаю в эти облака. Сразу все заволокло. Сбавляю газ. Высстомер показывает 530 метров. Завеса падает. Показываются льды. Проверяю направление ветра по сносу самолета, делаю поправку компасного курса. Через 20 — 25 минут должен показаться мыс Онман, но в это время поднимается пурга. Высота падает. Самолет прижимает. Вижу берег, очерченный черными полосами. Иду вдоль берега. Самолет прижало до 20 метров. Подсчитываю расстояние до Ванкарема.

Держусь берега. Вдруг вскакивает перед носом самолета крутая скала мыса Онман. Бросаю самолет вверх и вправо. Сразу всякая видимость пропадает. Самолет окутали облака.

Снег мокрыми хлопьями падает на самолет. В кабинке темно, как ночью. Решаю пробиться вверх через облака.

Сильные толчки. Самолет бросает. Стрелка высотомера показывает около 1500 метров. Стекла покрыты ледяной коркой. Я чувствую, что самолет становится тяжелым. Получаю записку от т. Ушакова: «Самолет покрывается льдом и очень быстро». Бросаю взгляд вправо, замечаю, что отверстие для вентиляции покрылось льдом. Возвращаю записку Ушакову— отвечать некогда. Оледенение чувствую и по управлению самолетом. Набрал высоту 1500—2000 метров. Самолет становится еще тяжелее, и высоту набирать уже труднее. Стрелка высотометра лениво поднимается вверх. Трудно мотору осилить такую тяжесть.

Сквозь пелену перескакивает ореол от солнца. Солнца не видно. Вдруг мотор дает несколько выстрелов и работу прекращает. Самолет задрожал, затрясся. Во избежание потери скорости перевожу на планирование. Соображаю — очевидно оледенение карбюратора. Очищаю. Мотор заревел опять, но стрелка чувствительного альтиметра вверх уже не идет, только покачивается. Мотор начинает опять стрелять в карбюратор. Мелькает мысль — «не загорелся бы». Бросаю взгляд на бензино-

вый манометр — стрелка упала. Самолет опять идет на снижение. Стараюсь вывести самолет на курс норд, чтобы отойти от берега и гор. Дается это трудно, так как замечаю, что из-за оледенения самолета снаружи приемник — показатель поворота — в работе отказал. Не работает и показатель скорости. Все приборы работают вяло.

Самолет дрожит. Опять наступает темнота. Чувствую большую скорость. Самолет перешел в штопор. Единственный прибор, который давал ориентировку в отношении полета в тумане, отказался работать. Слышу, самолет гудит. Он страшно отяжелел. Продолжаю нащупывать курс, а сам смотрю за стрелкой альтиметра, которая беспрестанно падает вниз. Смотрю и жду: выйду из горной полосы или нет?

Тысяча пятьсот метров. Тысяча триста. Пятьсот. Двести пятьдесят. Двести метров. Опять бросаю взгляд по сторонам. Через небольшие, оставшиеся чистыми ото льда куски стекла вижу крылья, покрытые льдом. Самолет похож на ледяную глыбу. Опасаюсь оледенения рулей. Покачиваю слегка рулями. Бортмеханик начал было суетливо привязываться, а потом бросил: дескать, все равно крышка...

Стрелка быстро бежит вниз. Высота небольшая. Подо мной блеснули торосы. Машина на-

столько отяжелела, что трудно становится управлять. Она все время продолжает леденеть. Впереди почти ничего не видно. С левой стороны на стекле виден маленький глазок. Очевидно ударяла теплая струя воздуха и не давала обледенеть этому месту. Опять мелькнули торосы, и опять ничего не видно. Левой рукой я разбиваю стекло. Врывается сильная струя воздуха. Вижу, как торосы двигаются прямо на меня. Вытягиваю самолет на себя, и вдруг— толчок. Треск. Понимаю — правой лыжи нет.

Вижу внизу полосу от торосов и черный берег. Рассчитываю на эту полосу. Чувствую: машина проваливается совершенно. Успеваю накрутить доотказа стабилизатор. Выключаю контакт. Крепко держу штурвал. Слышу хрипящий звук самолета. Соображаю: это от встречи фюзеляжа со льдом. Самолет бежит. В глазах потемнело.

Очнулся только тогда, когда увидел, что Ушаков тормошит меня за плечо и спрашивает: «Ты жив, жив?» Оказалось — жив. Вытащил меня из кабины. Вижу, капает по тужурке кровь. Дотронулся до лица — рука в крови. Ушаков достал бутылку с иодом и прямо из бутылки вылил мне иод на рассеченное место. Затем разорвал кальсоны и забинтовал мне голову.

Шрам, правда, остался до сих пор, но в общем зажило. Рана скоро зажила потому, что на Севере нет микробов.

Ночь мы провели в яранге. У меня поднялась температура. Я провел тяжелую бредовую ночь в этой яранге, где страшная жара и удушливый запах от моржовых костей. Дышать совершенно нечем. Эту ночь я буду помнить очень долго.

На следующий день мы поехали на собаках в Ванкарем. Машина осталась на снегу. Ушаков занялся мобилизацией всех средств для спасения челюскинцев. Я посмотрел на себя в зеркало и испугался. По левой стороне узнаю себя, а по правой нет: она двойная и совершенно черная. Улыбнулся, а в зеркале отразилась какая-то гримаса. Скучно стало. Мне очень хотелось работать, а самолетов не было. Тем не менее даю телеграмму в Москву: «Чувствую себя работоспособным и готов снова к работе».

К этому времени прибыли все наши самолеты. Выдалась исключительно удачная, ясная погода, и в четыре дня всех челюскинцев перевезли со льдины.

На следующий день после прибытия в Ванкарем поехал я к своему самолету. Его вытащили на берег. Я разобрал его и проверил повреждения. Должен сказать, что больших

повреждений не было. Удар вообще был удачным. Если бы я не успел дернуть самолет в последнюю минуту, то он ударился бы гораздо сильнее — от нас осталась бы каша. Самолет был не из особенно хороших. Мотор, правда, был новый.

Таким образом в четыре дня сняли всех челюскинцев. Так это быстро произошло, что даже незаметным показалось для нас. Все люди на берегу. Счастливые и довольные. Сейчас же был поставлен вопрос о дальнейшей переброске людей на материк. Пришлось перебрасывать преимущественно собаками, потому что погода ухудшалась и возможность полетов сокращалась. У меня никакой машины к тому же не было. Доставили меня в Уэллен, потом в бухту Провидения.

### *ЛАВРЕНТИЙ ТАМ?*

Я находился в Уэллене в ожидании прибытия Слепнева, который должен был дать мне свою машину для полета на остров Врангеля. Там необходимо было выяснить состояние зимовщиков, дать им радиста. Я сидел на радиостанции и все время прислушивался, когда же будет телеграмма. Сижу в комнате рядом с радиорубкой. Вдруг радист сообщает о плохом состоянии здоровья заместителя начальника

экспедиции «Челюскина» — т. Боброва. Одновременно вбегает взволнованный доктор-хирург т. Леонтьев и требует немедленной переправы его в бухту Лаврентия к больному Боброву, нуждающемуся в срочной операции. Переезд нартами на собаках займет не меньше 16 часов. А доктор только что получил диагноз консилиума врачей больницы бухты Лаврентия: у больного обострение хронического аппендицита, появились признаки перитонита. Словом, необходимо немедленное хирургическое вмешательство, иначе на выздоровление нет надежды.

В Уэллене был самолет «У-2» с частично неисправным мотором. Мотор работал с серьезными срывами. Волнение доктора мне показывает, что лететь необходимо. Я предлагаю свои услуги, предварительно предупредив, что ветерок свежий, в воздухе потреплет основательно, вообще могут быть неприятные осложнения при том состоянии материальной части, которой мы располагаем в данную минуту. Тов. Леонтьев согласен на полет, лишь бы лететь и скорее добраться до больного.

Идем к самолету. Мотор работает действительно паршиво: малые обороты, кашляет... Принесли сводку погоды: ветер двенадцать метров в секунду у земли и двадцать — в воз-

духе. С помощью такого ветра надеюсь оторваться от земли.

Сборы наши быстры, но под руками нет подходящей географической карты. Доктор успокаивает: он эти места прекрасно знает и все, что нужно, в пути покажет.

Даю газ. Машина примерзла и — ни с места. Вот я ее качаю, качаю, чтобы как-нибудь ее раскачать, чтобы она оторвалась от снега. Наконец раскачал. Самолет нехотя пошел с места. Набираю скорость. Вот уже отделился от земли. Пятнадцать минут мы кружились, пока мне удалось набрать 500 метров высоты. А за это время на исправном самолете можно было бы набрать 2500 метров.

Набрал высоту. Думаю — сдаст мотор или не сдаст? Взял курс на бухту Лаврентия. Царапаю высоту. Показываются горы, бухта. Тов. Леонтьев что-то кричит мне и показывает пальцем вниз.

— В чем дело?

— Лаврентий, — слышу в ответ.

Ну, думаю, простак мой штурман. По времени — никак не подходит Лаврентий. Мы часу не ехали... Следующая бухта. Домики. Оборачиваюсь. Доктор любуется видом Чукотки. Я спрашиваю:

— Это Лаврентий?

Он отвечает:

— Нет, мы его давно пролетели.

Я с сердцем поворачиваю обратно. Мотор дает перебои, тут каждая минута дорога, а он любуется... Полетели обратно, подходим опять к бухте, уже навстречу ветру. Самолет еле-еле летит. Спрашиваю у доктора — где дорога? Он указывает — вон там. Смотрю, километров за тридцать от берега какое-то черное пятно, подхожу ближе, вижу, что это оголившаяся от снега скала. Домов не вижу. Спрашиваю:

— Где же дома?

— А вы разве не видите?

Мотор барахлит. У меня тревога. Я спрашиваю — где больница, где дома? Доктор молчит. Я замечаю, что он прикидывается, будто не слышит из-за шума мотора. Я сбавляю газ и спрашиваю громче: где бухта Лаврентия? Доктор виновато отвечает: я не знаю.

А самолет все теряет быстроту. Летим в лощину между горами. Даю опять газ, поворачиваю к берегу, стараюсь перелезть через вершины: но — увы! — мотор сильно кашляет, температура резко прыгает вверх. Опасаюсь, что сгорит мотор, планирую, выбирая между гор более пологий склон. Сажусь. Мотор работает на малом газу. Выскакиваю, осматриваюсь. Вылезает и доктор. В кухляке, в шапке, в дымча-

тых очках. Протирает очки и говорит, что он плохо видит. Извиняется. Я присматриваюсь к нему и с удивлением замечаю, что у него оптические очки.

— Доктор, да ведь вы же слепой!

— Да, я плохо вижу.

— Какой же вы штурман?

— А где мы находимся? — спрашивает он.

Отвечаю сердито:

— Между гор, далеко от берега.

Мотор не глушу. Из-за горы выскакивает собачья упряжка. Это каюр, завидев, что самолет пошел на снижение, погнал собак. Останавливается. Встречаются с доктором и начинают «разговаривать».

*Доктор.* Лаврентий там? — жест на юг.

*Чукча* (все время улыбаясь). Ы-ы-ы (да).

*Доктор.* Лаврентий там? — жест на север.

*Чукча.* Ы-ы-ы-ы.

*Доктор* (свирепея). Лаврентий там?

Взмахи рук на запад и на восток. Чукча еще шире улыбается, кивает головой и опять: ы-ы-ы!

С сердцем срывает доктор с рук рукавицы, ругается, бросает рукавицы об снег, хватается почему-то за шапку, шарит руками по кухлянке и пальцем начинает вычерчивать карту Чукотки на снегу.

Чукче это нравится: они вообще любят ваяние, рисунки. Присев на корточки, чукча улыбается и одобрительно восклицает.

— Какуме!

Я говорю доктору: «Кончайте урок географии, давайте лучше запускать мотор». Подошли к самолету. Я ему об'ясняю: «Вы, доктор, больше не штурман, а моторист. Ваша обязанность состоит в том, что вы беретесь за винт, поворачиваете его, ставите на компрессию, говорите «контакт». Я отвечаю — «есть контакт», включаю магнето, и мотор начинает работать. При этом будьте осторожны, потому что вас может задеть и ударить». Сажусь в кабину, думаю, что все будет в порядке. Доктор подходит к винту, берет за кончик лопасти, смотрит мне в глаза, кричит «контакт» и дает ходу. Он бежит так, как будто я его сейчас догоню. Винт конечно и не думает работать. Так он проделывает несколько раз. Не провернув, он кричит «контакт», затем отбегает в сторону, спотыкается о лыжу, падает и ползком-ползком, оглядываясь на винт, не догонит ли, — улепетывает. Видя безуспешность этого дела, я поворачиваю винт сам. Прыгаю в кабинку, командую сам себе: «контакт», «есть контакт» и... все равно мотор не работает. Оказывается, мотор настолько застыл, что его нельзя пустить без за-

ливки. Спрашиваю у доктора, есть ли у него какая-нибудь посудина: банка, склянка. У него ничего нет. Есть картонная коробка от зубного порошка. Беру коробку, высыпаю порошок на снег, наливаю туда бензина, заливаю мотор, поворачиваю.

Мотор начинает работать, потом останавливается опять. Если дать больше остыть, то больше его не заведешь.

Наконец в четвертый раз мотор заработал и уже не остановился. Посадил доктора, даю газ, машина как будто отрывается, и в это время мотор снова — трр... трр... и остановился. Три раза запускал мотор, три раза он останавливался. Наконец заработал. Смотрю — горы под нами. Значит летим. Забираю высоту. Приходится действовать быстро: на нас растет встречная гора. Лавируем между гор. Высоту набираем по лощинам. Наконец горы опять под нами.

Через 45 минут вижу бухту Лаврентия, дома и больницу. Иду на них. Слышу сзади голос доктора. Оборачиваюсь. Опять жест вниз — Лаврентий!

— Ладно... Вижу...

Ищу место посадки. Вот впереди чернеет что-то вроде буквы «Т» («Т» — условный знак места посадки для самолета).

Захожу над «Т». «Т» — живое!.. Вижу — поднимаются головы. Делаю круг, даю знать, что вижу и понял. Восхищен сообразительностью и авиационной грамотностью челюскинцев. Захожу на посадку, смотрю — хвост моего посадочного «Т» зашевелился. Вылезаем. Радостная встреча челюскинцев. Рассказывают:

— Идем, видим — летит самолет. Посадочного «Т» нет. Ну, сорганизовались и легли...

Благодарю их, спрашиваю:

— Почему хвост у «Т» начал извиваться?

— А это у нас один старик испугался, что вы на него сядете, — хотел дать тягу, но мы не пустили...

Доктор, пошатываясь, побрел в больницу. Беднягу укачало.

Вскоре он был в своей стихии, вспарывая больного. Операция прошла благополучно.

### *МЕНЯ ПРИНЯЛИ В ПАРТИЮ.*

В Уэллене я сидел 10 суток. Все ждал, когда прилетит Слепнев, чтобы лететь на остров Врангеля. Почти все раз'ехались, остались только механики. Председатель чрезвычайной тройки по спасению челюскинцев т. Петров обратился ко мне с просьбой перегнать тяжелую машину в бухту Провидения. Откровенно говоря, на этой машине я никогда не летал и

близко ее не видывал. Говорю ему: «Прикажите мне лететь». Он отвечает, что приказывать не хочет, но просит меня об этом по-товарищески. Положение такое, что машину на пароход грузить надо. Если машину оставить здесь, то и механику придется остаться. А механику оставаться не хотелось. Решили перегнать. Завели мотор, взлетели. Через несколько часов были в бухте Провидения. Погрузились и сели на пароход «Смоленск». Там были челюскинцы. Встреча была исключительно теплая.

И вот поехали в Москву... В Петропавловске, во Владивостоке — на всех станциях встречают, хлопают в ладоши и кричат «ура». Во Владивостоке все пароходы, в том числе и иностранные, расцвечены флагами и гудят без конца. Едем на автомобиле. Тьма народу. Сопки, крыши почернели от народа. Бросают цветы. Все машут руками, приветливо улыбаются. Праздник. Так до самой Москвы.

Не доезжая Новосибирска (забыл название станции), я пришел в «штаб» к т. Семенову, где собрались все коммунисты, и подал заявление о вступлении в партию. Семенов так растрогался, что слезу пустил. Да и я сам в это время испытывал нечто подобное. Конечно, не плакал, но в груди как-то стало тесно. Очевидно, нервы. Я постарался скорее уйти.

За мной подал заявление о вступлении в партию Ляпидевский и другие товарищи.

На следующий день созвали бюро ячейки и меня рекомендовали в члены партии.

Мы приехали на Красную площадь и стали в шеренгу. Играет оркестр. И вот идет группа людей. Среди них много знакомых. Они меня первый раз в жизни видят, а я видел их в жилище чукчи, и в доме зимовщика на дальнем Севере, и в Донбассе, и в Севастополе, и в Полтаве, и в радиорубке на Уэллене. Я давно знал их лица. Я прекрасно знаю их имена. Вот они-то меня видят впервые, а я-то их знаю давно. Впереди шел товарищ Сталин. Улыбаясь, он со всеми здоровается и о чем-то разговаривает. Я отошел в сторону, чтоб не мешать. Но вдруг слышу — товарищ Сталин зовет:

— Леваневский?!

Я поражен — откуда он знает меня!

— Чего вы прячетесь и скромничаете? — сказал Иосиф Виссарионович. Подошел ко мне и подал руку.

Ведущий редактор *Г. Кац*.
Супер-обложка художника *А. А. Мытникова-Ковылина*. Технич. редактор *Л. М. Жданович*.

Изд. № 377/4637-Х. Сдано в набор 4 августа, подписано в печать 6 августа 1935 г. Формат 113×176. Об'ем 2 печ. листа (1 бум. лист×76000 зн.). Тираж 8.000+250. Уполкрайлит Б—6396.

Гостипография им. Коминтерна и переплетная фабрика „Красный переплетчик" АЧПТ в Ростове на Дону. Заказ 2612.

ЦЕНА ~~5~~ КОП.

БАН СССР
Л. К
I 189
инв. 417 пк